

i w zależności od sposobu porozumiewania się winien być następujący:

- a) w **radjotelegrafii** — składa się on z pierwszej i ostatniej litery pełnego znaku wywoławczego, przewidzianego w ust. 1 a) niniejszego paragrafu,
- b) w **radjotelefonii** — składa się on z całego lub części nazwiska właściciela statku powietrznego (osoby fizycznej lub prawnej) oraz z dwóch ostatnich liter znaku rejestracyjnego.

§ 13. Statkom powietrznym mogą być przesyłane tylko takie informacje meteorologiczne, które ustaliły się lub nadeszły po odlocie statków.

Informacje meteorologiczne, przeznaczone dla statków powietrznych w locie, a zawierające wiadomości o pogorszających się warunkach atmosferycznych mają pierwszeństwo przed wszelkimi innymi regularnymi komunikatami lotniczymi.

§ 14. Szczegółowy sposób nawiązywania łączności radiowej pomiędzy radiostacjami lotniskowymi jak również pomiędzy radiostacjami lotniskowymi a radiostacjami lotniczymi, określi specjalna instrukcja, wydana przez Ministra Komunikacji, w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych oraz Poczty i Telegrafów.

§ 15. Znaki wywoławcze radiostacji lotniskowych oraz radiostacji lotniczych będą ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji oraz w Urzędowej Nomenklaturze stacji lotniczych, wydawanej przez Międzynarodowe Biuro Związku Telegraficznego w Bernie.

§ 16. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Poczty i Telegrafów: *Boerner*

461.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI I MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 8 maja 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu o przypadkach, w których statki powietrzne mogą korzystać z lotnisk, hangarów, urządzeń lotniskowych i materiałów pędnych oraz z pomocy odnośnego personelu lotniczego, jako też o sposobie wynagrodzenia za to korzystanie.

Na podstawie art. 39 ustęp trzeci i art. 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14

marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) oraz na podstawie art. 3 punkt 1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 7 marca 1928 roku o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 252) zarządza się co następuje:

§ 1. Każdy statek powietrzny, nie wyłączając zagranicznych, może bez ograniczenia, a jedynie za wynagrodzeniem korzystać z lotnisk użytku publicznego, tudzież z hangarów, z urządzeń lotniskowych, z materiałów pędnych oraz z pomocy personelu lotniczego danego lotniska.

§ 2. Statki powietrzne, będące własnością Skarbu Państwa lub w rozporządzeniu władz państwowych, są całkowicie zwolnione od uiszczania opłat za starty i za lądowanie na lotniskach państwowych użytku publicznego i lotniskach wojskowych oraz za korzystanie z urządzeń, stanowiących własność Skarbu Państwa.

Prywatne statki powietrzne, należące do polskich instytucji społecznych lub, koncesjonowanych przez Rząd Polski, polskich przedsiębiorstw regularnej komunikacji powietrznej, mogą być zwolnione od opłat za korzystanie z lotnisk państwowych i ich urządzeń na zasadzie specjalnego zezwolenia Ministra Komunikacji wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Skarbu.

§ 3. Stawki opłat za wymienione w § 1 korzystanie z lotnisk użytku publicznego i ich urządzeń nie mogą przekraczać norm następujących:

1) **Za starty i lądowania:**

- a) za statki powietrzne z silnikami:
do 100 KM 4 zł.
- b) za statki powietrzne z silnikami:
od 100 do 200 KM 5 zł.
od 200 do 300 KM 6 „
od 300 do 400 KM 7 „
od 400 do 500 KM 8 „
powyżej 500 KM 10 „

c) za każdy następny start i lądowanie, odbywające się tego samego dnia bez wprowadzenia statku powietrznego do hangaru, stawka obniża się do 50%;

d) za starty i lądowania nocne pobiera się stawkę podwójną;

e) za abonament kwartalny przy minimum 15 lotów na kwartał stawka kwartalna winna wynosić jedną piątą część stawki normalnej, pomnożonej przez dziewięćdziesiąt.

W opłatach wymienionych wyżej mieści się wynagrodzenie za: użycie służby startowej lotniska celem odprowadzenia statku powietrznego ze startu i na start, zapuszczenie śmigła, przyniesienie benzyny i smarów, napełnienie zbiorników i chłodnicy tudzież za korzystanie z informacji meteorologicznych, a w wypadku odlotów i lądowań nocnych za korzystanie z urządzeń oświetleniowych i sygnalizacyjnych.

Stawki wymienione w punktach a) i b) będą pobierane za jeden start i za jedno lądowanie razem.

Za sam start lub samo lądowanie stawka opłat wynosi 50% norm przewidzianych w punktach a) i b).

2) Za korzystanie z postoju w hangarach.

Stawkę obli za się od jednego metra kwadratowego powierzchni, zajmowanej przez statek powietrzny, według norm następujących:

- a) za czas od 24 godzin do 1 tygodnia po 10 gr. za dobę,
- b) za czas od 1 tygodnia do jednego miesiąca po 5 gr. za dobę,
- c) za czas powyżej jednego miesiąca po 2 gr. za dobę.

Ogólną ilość metrów kwadratowych zajmowanej powierzchni oblicza się, mnożąc rozpiętość statku powietrznego przez jego długość.

Za dobę uważa się każde rozpoczęte dwadzieścia cztery godziny.

Uiszczenie opłat podanych w punktach a), b) i c) ustępu niniejszego uprawnia do korzystania z oświetlenia w hangarach i pomocy personelu, obsługującego hangary (wtoczenie i wytoczenie statku powietrznego) oraz dozór tego statku.

Ponadto w wypadku przewidzianym w punkcie b) § 8 rozporządzenia, będą pobierane, oprócz opłat przewidzianych powyżej, dodatkowe opłaty za ubezpieczenie statku powietrznego od pożaru i uszkodzenia na warunkach i według taryf, obowiązujących na danym lotnisku.

3) Za materiały pędne, nabywane według cen rynkowych, oblicza się należność według tych cen plus 10% kosztów handlowych.

Za materiały pędne, nabywane po cenach ulgowych wolno pobierać cenę według cen rynkowych plus 10%, z tem jednak zastrzeżeniem, że różnica pomiędzy ceną ulgową a ceną rynkową winna być przekazywana na rzecz Skarbu Państwa.

4) Za użycie samochodów ciężarowych i półciężarowych wraz z szoferem:

- a) o nośności do 2-ch tonn 0,80 zł. za km.
- b) " " od 2-ch do 3-ch tonn . 1,— " " "
- c) " " od 3-ch do 4-ch tonn . 1,20 " " "
- d) " " powyżej 4-ch tonn . . 1,50 " " "

5) Za dokonywanie napraw opłaty pobiera się na podstawie rachunków, w których winny być wyszczególnione koszty robocizny i zużytych materiałów. Ponadto przy naprawach na polu, nie obejmujących robót maszynowych, na koszty generalne wolno doliczać 150% robocizny, gdyby zaś płatowiec wymagał częściowego demontażu, wprowadzenia do warsztatu i wykonania robót maszynowych — 250% kosztów robocizny.

Naprawy, których koszty przewyższają 100 zł., nie mogą być dokonywane bez uprzedniego przedstawienia kosztorysu osobie zainteresowanej i przyjęcia go przez nią, jednakże w razie niezaakceptowania takiego kosztorysu przez właściciela statku powietrznego, dla którego kosztorys ten został sporządzony, sporządzający kosztorys ma prawo do pobrania za te czynności 2% od sumy nieprzyjętego kosztorysu.

§ 4. Opłaty za świadczenia wyszczególnione w § 3, z wyjątkiem opłat ubezpieczeniowych, przewidzianych w zdaniu ostatnim punktu 2) § 3, na

lotniskach państwowych użytku publicznego w granicach norm podanych w § 3, zatwierdza na każdy rok kalendarzowy Minister Komunikacji.

Takież opłaty, w granicach przewidzianych w ustępie poprzednim, na lotniskach prywatnych użytku publicznego ustalają właściciele lub dzierżawcy tych lotnisk. Opłaty te obowiązują po uprzednim zatwierdzeniu ich przez Ministra Komunikacji.

Wykaz opłat, z wskazaniem osoby uprawnionej do ich pobierania, powinien być umieszczony na każdym lotnisku w odpowiednim miejscu.

§ 5. Na lotniskach państwowych użytku publicznego opłatę za start i lądowanie pobiera zawiadowca portu lotniczego, opłaty zaś za korzystanie z postoju w hangarach i ubezpieczeniowe pobiera zawiadowca portu tylko wtedy, gdy hangar będący własnością Skarbu Państwa nie jest wydzierżawiony lub jest obsługiwany i dozorowany przez Ministerstwo Komunikacji.

We wszystkich innych wypadkach opłaty, przewidziane w § 3, z wyjątkiem wypadków wymienionych w ustępie poprzednim, pobiera osoba fizyczna lub prawna dzierżawiąca lub użytkująca hangar lub budynek, względnie urządzenie, będące własnością Skarbu Państwa, bądź dzierżawiąca lub użytkująca pewien obszar gruntu, wydzielony z danego lotniska państwowego, na którym wspomniane wyżej osoby zbudowały własne hangary, budynki lub specjalne urządzenia.

Jednakże gdyby, stosownie do postanowienia ustępu 2 § 2 niniejszego rozporządzenia, wymienione tam instytucje społeczne lub przedsiębiorstwa komunikacyjne korzystały bezpłatnie z lotniska względnie hangarów, budynków lub urządzeń, będących własnością Skarbu Państwa, wtedy osoby te obowiązane są z opłat pobieranych przez nie od statków powietrznych przekazywać na rzecz Skarbu Państwa, część tychże opłat w wysokościach następujących:

- a) w wypadku gdy hangar jest własnością Skarbu Państwa, 50% od opłat pobieranych stosownie do postanowień pod a), b) i c) punktu 2 § 3 niniejszego rozporządzenia;
- b) w wypadku gdy stacja benzynowa, garaż, budynek warsztatowy lub inne urządzenie jest własnością Skarbu Państwa, 5% od opłat pobieranych stosownie do postanowień punktów 3), 4) i 5) § 3 niniejszego rozporządzenia;
- c) w wypadku gdy hangary, budynki, lub urządzenia, będące własnością danej osoby fizycznej lub prawnej, są zbudowane na terenie przydzielonym przez Ministerstwo Komunikacji — 2% od opłat pobranych stosownie do postanowień punktów 2), 3), 4) i 5) § 3 niniejszego rozporządzenia.

§ 6. Instytucje i przedsiębiorstwa wymienione w ust. 3 § 5, obowiązane są prowadzić dokładny wykaz pobieranych przez siebie opłat za świadczenia.

Wykaz ten winien być przedstawiony na każde żądanie zawiadowcy portu, względnie innych organów kontrolnych Ministerstwa Komunikacji lub Ministerstwa Skarbu.

§ 7. W razie nieuiszczenia opłat za korzystanie z lotnisk i urządzeń na nich albo powstania szkód, spowodowanych przez statek powietrzny, lub szkód wyrządzonych przez członków załogi, bądź pasażerów tego statku na danym lotnisku, odlot statku powietrznego może być wstrzymany do czasu:

- a) uiszczenia opłat przypadających za korzystanie z danego lotniska,
- b) uiszczenia wynagrodzenia za spowodowane szkody, którego wysokość określa osoba zarządzająca danym lotniskiem.

W wypadku gdyby porozumienie nie mogło być osiągnięte albo też gdyby opłaty wspomniane w punktach a) i b) nie zostały uiszczone, statek powietrzny może odlecieć dopiero po sporządzeniu przez organ bezpieczeństwa publicznego odnośnego protokołu.

§ 8. Do postoju w hangarach i warsztatach na lotniskach użytku publicznego mogą być przyjmowane te tylko statki powietrzne, których załoga:

- a) przedstawi dowód stwierdzający, że zostały one ubezpieczone do wysokości ich wartości rzeczywistej od ognia i uszkodzeń spowodowanych ogniem, względnie powstałych wskutek akcji ratunkowej, wywołanej pożarem, w jednym z krajowych towarzystw ubezpieczeniowych, gdy chodzi o statki polskie, względnie w jednym z tego rodzaju towarzystw zagranicznych, gdy chodzi o statki zagraniczne, albo też
- b) wypełni deklarację ubezpieczeniową i opłaci określoną w taryfie, zatwierdzonej przez Ministra Komunikacji, krótkoterminową stawkę ubezpieczeniową od ognia i uszkodzeń spowodowanych ogniem względnie powstałych wskutek akcji ratunkowej wywołanej pożarem, bądź też
- c) wypełni deklarację o zrzeczeniu się dochodzenia wszelkiego rodzaju odszkodowania za szkody i straty, powstałe wskutek pożaru i uszkodzenia.

§ 9. W związku z postanowieniami § 8 wszystkie osoby fizyczne lub prawne, będące właścicielami względnie użytkownikami lotnisk użytku publicznego, bądź też właścicielami lub użytkownikami hangarów, budynków albo urządzeń, znajdujących się na tych lotniskach, obowiązane są zawrzeć z jednym z towarzystw ubezpieczeniowych krajowych umowy, mające na celu ubezpieczenie od pożaru i uszkodzenia statków powietrznych, korzystających ze świadczeń przewidzianych w punkcie 2 § 3 niniejszego rozporządzenia.

Warunki ubezpieczenia, jak również i taryfy ubezpieczeniowe winny być przedstawione Ministrowi Komunikacji do zatwierdzenia.

§ 10. Właściciele lub najemcy statków powietrznych oraz ich załoga i pasażerowie winni bezwzględnie stosować się na lotniskach, na których lądują lub z których odlatują, do wszystkich przepisów i regulaminów wewnętrznych, zatwierdzonych przez właściwe władze.

§ 11. Wydawanie przez przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej statkom powietrznym, lądującym na lotniskach użytku publicznego, benzyny nabywanej po cenach ulgowych winno się odbywać w obecności zawiadowcy danego portu lotniczego lub osoby przez niego wyznaczonej.

Zawiadowca portu lotniczego winien co miesiąc, najpóźniej do dnia 10 każdego miesiąca, przesyłać do właściwego urzędu skarbowego szczegółowy wykaz pobranej przez statki powietrzne, lądujące na danym lotnisku, w miesiącu ubiegłym benzyny nabywanej po cenach ulgowych.

Wykaz ten, którego wzór ustali Ministerstwo Skarbu, winien zawierać datę lądowania statku powietrznego na danym lotnisku, jego znaki rejestracyjne, moc silnika, ilość pobranej benzyny oraz sumę, jaka została za powyższą ilość benzyny zapłacona.

Wykaz ten będzie służył jako podstawa do wymierzenia przez urząd skarbowy podatku należnego od sprzedanej benzyny.

§ 12. Sposób pobierania przez zawiadowców portów opłat przewidzianych w ust. 1 i 3 § 5 niniejszego rozporządzenia oraz sposób przekazywania pieniędzy do kas skarbowych, zostanie określony w drodze specjalnej instrukcji wydanej przez Ministra Komunikacji.

§ 13. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia jego ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Kierownik Ministerstwa Skarbu: *Ignacy Matuszewski*

462.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 11 maja 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Spraw Wewnętrznych o systemie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczenia znaków na statkach.

Na podstawie art. 15 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 roku o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

§ 1. Każdy statek powietrzny, wpisany do polskiego rejestru państwowego, powinien być oznaczony grupą znaków, składającą się z pięciu liter wielkich alfabetu łacińskiego.

Pierwszemi literami tej grupy powinny być litery SP, oznaczające polską przynależność państwową statku powietrznego; powinny być one oddzielone poziomą kreską od pozostałych trzech liter, sta-